

SOCIALE EN SEXUELE SPANNINGEN AAN BOORD VAN DE OOSTENDSE OOST-INDIËVAARDERS (1715-1734)

DOOR

K. DEGRYSE

24493

Recente artikelen over sociale toestanden aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders, geven een nogal rooskleurig beeld van het dagelijks leven tijdens de anderhalf jaar of langer durende reizen naar het verre Oosten¹. Het sterftecijfer van gemiddeld 8% per reis, was laag in vergelijking met dat van andere compagnieën. Dat lag vooral aan de relatief kortere reisduur, de goede zorg voor het drinkwater, het gebruik van citroensap tegen scheurbuik en vermoedelijk ook de jeugdiger leeftijd van de bemanningsleden. De voeding aan boord was weliswaar niet overdadig — zeker wanneer we het zware zeemanswerk in acht nemen — en nogal eentonig, maar verschafte globaal gezien toch een voldoende aantal calorieën. Ook de desertiegraad was aan de lage kant en zou er kunnen op wijzen dat de zeelieden tevreden waren over hun behandeling en geen reden hadden tot desertie.

Deze zuiver kwantitatieve benadering en vergelijking van de levensomstandigheden aan boord van de Oostendse schepen, valt dus inderdaad in het voordeel van de Oostendenaars uit en geeft globaal gezien een gunstige indruk. Toch verschaft een dergelijke benadering, hoe interessant en onmisbaar ze ook moge zijn, maar weinig inzicht in andere aspecten van het dagelijks leven op die Oost-Indiëvaarders, zoals de sociale en soms ook seksuele spanningen aan boord. Over deze aspecten, die o.i. medebepalend zijn voor de graad van leefbaarheid op zo'n schip, is in de traditionele bronnen echter niet zoveel terug te vinden. Onder traditionele bronnen verstaan we monsterrollen, uitbetalingsregisters, proviandlijsten en de officiële scheepsjournalen. In het scheepsjournaal van de kapitein, dat zoals dat van de stuurlieden in de eerste

¹ K. DEGRYSE, „*De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)*” Med. Mar. Ac., XXIV, 1976-1977, p. 19-57 ; R. BAETENS, „*De voedselrantsoenen van de zeevarenden : de theorie getoetst aan de werkelijkheid*”, Bijdr. tot de Gesch., 60, 1977, p. 273-309 ; C. KONINCKX, „*Voeding op zee in de 18de eeuw. Een kwantitatief en vergelijkend onderzoek*”, Med. Mar. Ac., XXV, 1978-1979, p. 1-32 ; Id. „*Ziekten op zee. Pathologie van de ziekten in de grote vaart in de achttiende eeuw*”, Med. Mar. Ac., XXVI, 1980-1982, p. 33-54 ; R. BAETENS, „*Les conditions sociales à bord des navires flamands vers l'Orient (résumé)*” in „*Seamen in Society. Gens de Mer en Société* (Comm. Intern. d'Hist. Marit., Boekarest, 11-12 aug. 1980)” Perthes, 1980, p. 207-209.

plaats een maritieme functie had, komen soms ook problemen met de bemanningsleden aan bod, maar deze voorvallen worden er heel summier behandeld en als alleenstaande gevallen afgeschilderd. We krijgen er trouwens altijd de eenzijdige visie van de kapitein, die er b.v. — in het licht van zijn verdere carrière — alle baat bij had de situatie aan boord zo rustig mogelijk voor te stellen.

In welke bronnen worden de hierboven vermelde aspecten dan wel behandeld? Een eerste bronnentype dat daaraan voldoet, bestaat uit de niet-officiële journalen die opgesteld werden door meer objectieve medereizigers, met oog voor de sociale verhoudingen aan boord². Dat dergelijke bronnen dun gezaaid zijn, spreekt vanzelf maar wanneer er een opduikt is het dubbel en dik de moeite waard. Een uitnemend voorbeeld hiervan is het journaal aangelegd door Gerard de Bock, schrijver van de „Sint-Elisabeth”, een compagnieschip dat tijdens het seizoen 1724-1725 onder kapitein Roose en in gezelschap van de „Arent” naar China zeilde³. De Bock was door één of meer van de compagniedirecteurs⁴ aangemonsterd om het reilen en zeilen aan boord van het schip nauwkeurig te observeren, en vooral om ongemerkt een oogje in het zeil te houden wanneer in Kanton de koopwaar werd aangekocht. De bedoeling was uiteraard dat hij als schrijver van de supercargo's, eventueel bedrog van deze kooplieden aan het licht zou brengen. De Bock stelde in zijn journaal dat hij hierover aanlegde, inderdaad heel wat dergelijke praktijken aan de kaak maar hij had daarnaast ook oog voor allerlei sociale tegenstellingen en wantoestanden aan boord.

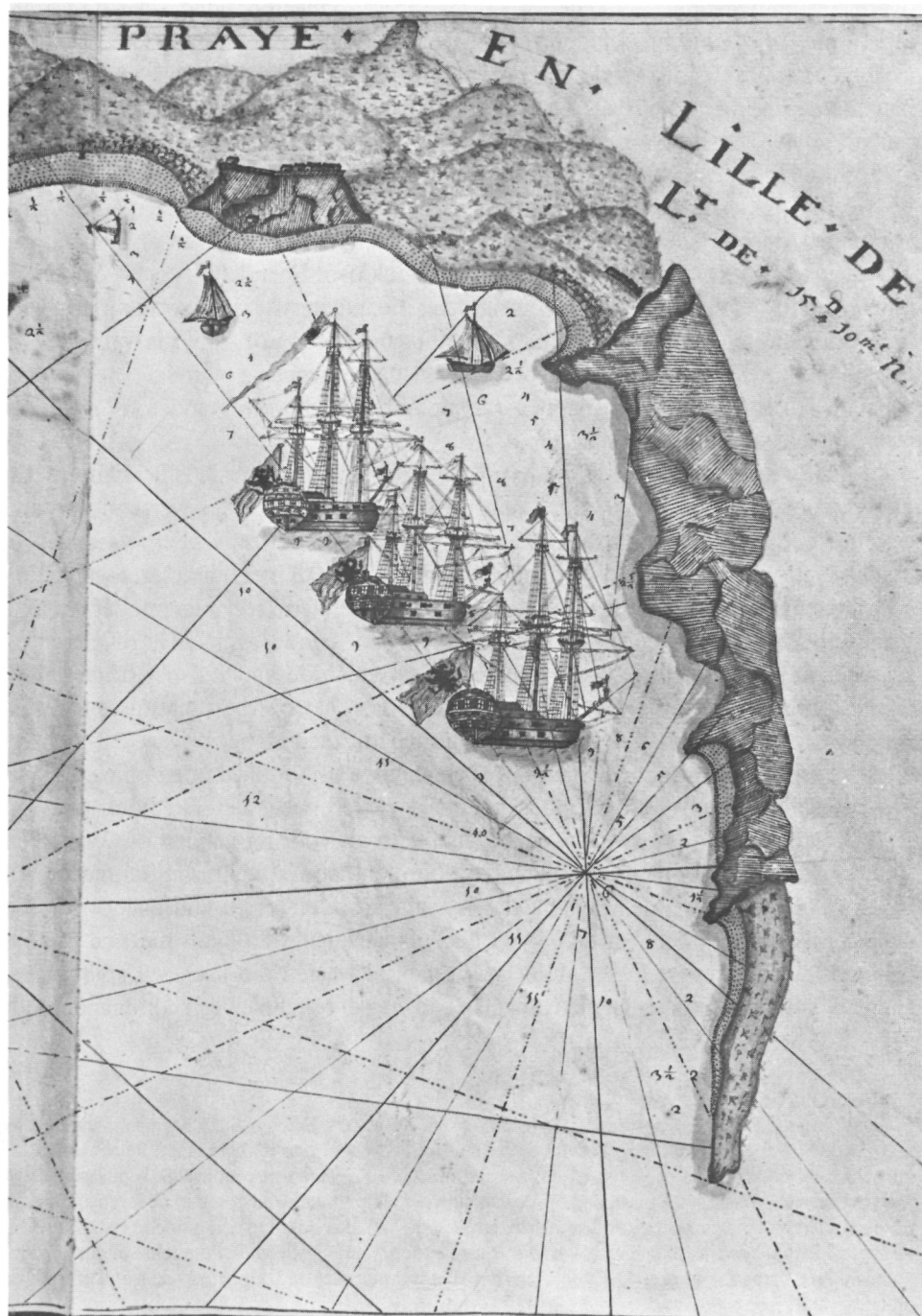
Een eerste vorm van tegenstellingen die hij op de „Sint-Elisabeth” aantrof, was er een op het niveau van de officieren en de kooplieden. De kapitein was wel de absolute meester op zijn schip maar hij had geen bevoegdheid over de supercargo's, die instonden voor de handelsaspecten van de expeditie en die op dat vlak de eindverantwoordelijkheid hadden. Aangezien de grens tussen die bevoegdheden niet altijd even duidelijk was of niet aanvaard werd, ontstonden er dikwijls wrijvingen tussen de zeeofficieren en de kooplieden. Het feit dat er zich heel wat Engelsen onder die handelaars bevonden terwijl de kapitein en de stuurlieden — onder de compagnie althans — meestal Vlamingen waren, vormde een apart facet van deze tegenstellingen⁵. Volgens De Bock werden die moeilijkheden fel aangewakkerd door het

² Een overzicht van de bewaarde scheepsjournalen van Oostendse Oost-Indiëvaarders is te vinden bij R. BAETENS, „*De navigatie bij de Generale Indische Compagnie*”, *Collectanea Maritima* III, Brussel, 1987, p. 36-38. Ook de gekende niet-officiële journalen of reisverhalen komen in deze lijst voor (p. 38).

³ Stadsarchief Antwerpen, Generale Indische C^o, nr. 5689^{bs}. Zie over dit journaal ook F. PRIMIS, „*Het dagboek van Gerard de Bock (1724-25)*”, *Antw. Archievenblad*, 2de reeks, 1927, p. 240-244. R. Baetens maakte reeds van dit dagboek gebruik voor zijn artikel over de voedselrantsoenen (cf. noot 1).

⁴ Het dagboek bevond zich oorspronkelijk ook niet in de archieven van de compagnie maar in het familiearchief De Pret. Giacomo de Pret was één van de compagniedirecteurs en hij zal dus vermoedelijk wel tot de opdrachtgevers behoord hebben. (F. PRIMIS, „*Het dagboek ...*”, p. 240).

⁵ Onder de vóórutredingen waren zowel de kapitein als de belangrijkste kooplieden meestal Engelsen of Ieren wat de situatie van de Vlaamse opvarenden nog erger maakte. Voorbeelden hiervan bij J. MERTENS, „*Oostendse schepen naar Kanton (1719)*”, *Ostendiana*, IV, 1982, p. 19-37.



De Oostendse Chinavaarders de „Arent” en de „Sint-Elisabeth” samen met de Bengalenvaarder de „Sint-Carolus” voor anker in de baai van het Kaapverdische eiland St. Jago, tijdens de heenreis in 1724. G. de Bock was toen schrijver aan boord van de „Sint-Elisabeth”. De kaart is afkomstig uit een journaal van de „Arent” (SAA, GIC 5688).

overmatig drankgebruik dat schering en inslag was onder kooplieden en officieren. Op 16 mei 1724 omschreef hij de situatie aan boord als volgt : „(er) wierd dagelijks, onder de wijn sittende, wakker onder de coopliden ende capiteins gedebatteert, hatende den een den ander als de pest, doch alles onder policie”. Dat het niet altijd onder „policie” verliep, was reeds op de 30ste april ervoor gebleken toen het tussen beide groepen tot een handgemeen was gekomen. Eerste supercargo Peter Spendelow en tweede kapitein Philippe Perrenot gaven mekaar naar aanleiding daarvan de hand „om per occasie te duelleeren”. Perrenot werd later nog omschreven als iemand die „als dronken is, seer brutael is”⁶, terwijl De Bock over Spendelow op 24 mei 1725 noteerde : „is qualijk te begrijpen hoe een man die nuchteren sijnde soo seurjeus, seer fijn, intrigant en een groot politiek is, soo miserabel tot zijn disavantage als beschonken is (dat redelijk veel is voorgevallen) kan verrandert worden”. Het spreekt vanzelf dat een dergelijke gespannen situatie onder de bevelvoerenden de sfeer aan boord helemaal kon verpesten.

Een tweede nog belangrijker tegenstelling was die tussen de officieren en hun ondergeschikten. Tussen beide groepen werd een zeer sterk klasseverschil in stand gehouden. Eerstgenoemden dineerden aan de eerste en tweede tafel, waarvoor ze beschikten over een eigen kok en tafeldienaars en waar ze meer uitgelezen gerechten en wijn voorgeschoteld kregen. De rest van de opvarenden kreeg een minder exquize maaltijd „opgediend” in één bak per acht zeelieden, zonder wijn⁷. De officieren en kooplieden hadden aparte verblijf- en slaappleatsen in de kapiteinshut of de kajuit, terwijl de rest vrede moest nemen met de kooien op het overbevolkte tussendek. Er waren aparte latrines voorzien voor beide groepen⁸ en ook het privaat dat zich op de scheepsgalerij bevond, was strikt voorbehouden voor kooplieden en officieren. Op een bepaald moment werd de toegang tot de galerij ook aan De Bock ontzegd „... waer door genoodsaekt was van neffens mattrosie voor int galjoen of wel op een stuk canon buijten boort te gaen sitten, en doordien den Capiteijn zijn hut meede vrij hield⁹, soo was sels den luitenant-opperstuerman en chirurgijn-majoor meede neffens mijn egael. Waerdoor de onder officiers ingevolge van tijt, als niet een wijnigh distinctie werd gemaekt tussen de eerste taeffel, te weeten die daer aen spijsen, ent gemeen, in veel pointen ongelukkigh sullen zijn en wel principael een commanderend

⁶ SAA, GIC 5689^{bis} : 29 juni 1724.

⁷ R. BAETENS, „*De voedselrantsoenen ...*”, p. 275-2756. De onderofficieren zaten normaal niet aan tafel maar hadden wel een aparte bak. Tot die onderofficieren rekende men de bootsman, de schieman, de konstabel, de bottelier, de provoost en de kwartiermeesters. Zij waren respectievelijk verantwoordelijk voor het toezicht op de grote mast, de tuigage van het voorschip, munitie en geschut, de levensmiddelen, orde en tucht en tenslotte het eigenlijke matrozenwerk. Er was dus ook nog een duidelijke sociale kloof tussen onderofficieren en officieren. Tot die laatste groep werden alleen de kapitein, onderkapitein, luitenant en de stuurman gerekend. Zij deelden hun tafel wel nog met de kooplieden, de aalmoezenier en de eerste chirurgijn.

⁸ SAA, GIC 5689^{bis} : 24 maart 1724.

⁹ Er was ook een privaat in de kapiteinshut maar wegens de ziekte van kapitein Roose, die kort daarop zou overlijden, was dit dus niet toegankelijk.

officier, want dit voort gemeen aen een officier wijnigh respect geeft" ¹⁰. Deze discriminatie zat de schrijver dus blijkbaar erg hoog.

De scherpe klassenscheiding die op het schip in stand werd gehouden, diende dus vooral om gemakkelijker orde en tucht aan boord te bewaren. De hiervóór geciteerde passage uit het journaal van De Bock laat hierover weinig twijfel bestaan. Een goed kapitein ging inderdaad nooit familiair om met „het gemeen" ¹¹. Wanneer die bevelhebber, zoals kapitein Roose ¹², ook nog spaarzaam omsprong met de voedsel- en drankrantsoenen van zijn bemanning, dan kon de hautaine houding van officieren en kooplui – die er zelf nogal eens bedronken bijliepen – aanleiding geven tot sterke sociale spanningen die bij de minste gelegenheid tot uitbarsting kwamen. Een dergelijk voorval deed zich bijna voor op de „Sint-Elisabeth" naar aanleiding van het feest van Oostende-kermis dat op 29 juni 1724 werd gevierd. Die dag had men muziek gemaakt, er was een komedie opgevoerd aan boord van de „Arent" en de drank had rijkelijk gevloeid voor de ganse bemanning. Het was dan ook niet verwonderlijk dat 's avonds een aantal beschonken onderofficieren met elkaar slaags raakten en dit onder de vermoedelijk geamuseerde blikken van de matrozen. De Bock geeft hierover het volgende kleur- maar ook leerrijke relaas: „... de capiteyns en opperstuerman om leegh gaende ... vond(en) den 3de stuerman, de 2de schrijver, de timmerman en een quartiermeester lustigh plukhaaren. De Capiteyn Pernot sloegh int hondert en mons. Lamaire (de opperstuurman) quam d'oppertimmerman op 't lijf. Onderweijl raekten de lamp uijt en in die furie, sij alle int doncker sijnde, soo sloegh Lamaire onwetende de tweede capiteijn voor de cop. De lamp raekten weederom opgesteeken doch ook weederom uijt en seer aprent de blinde geest souw hebben gewaeijt indien niet schielijk weer licht gekoomen (was), en alsoo raektent in stilstandt". De Bock die wel vermoedde dat de directeurs van de compagnie – voor wie zijn journaal bestemd was – niet erg vertrouwd waren met die „blinde geest", voegde er de volgende uitleg aan toe: „De blinde geest is als in't doncker doort gemeen met coevoeten, handspaken, koogels en wat te krijgen is naer de officiers werd gesmeeten also dan niet kunnen gesien werden".

Het feit dat de zeelui voor dit verschijnsel een naam hadden bedacht, wijst erop dat het zeker geen geïsoleerd fenomeen betrof en dat dergelijke explosies van opgekropte spanningen wel meer voorkwamen tijdens de maandenlange reizen van de Oost-Indiëvaarders. Een gelijkaardig verschijnsel deed zich soms ook aan boord van de Noordnederlandse VOC-schepen voor, waar de kapitein zich de laatste weken van de reis bijna niet meer buiten zijn hut waagde uit vrees voor weerwraakmaatregelen vanwege het „gemeen", dat naargelang de thuishaven naderde steeds minder in te tomen viel ¹³.

¹⁰ SAA, GIC 5689^{bis}: 10 feb. 1725.

¹¹ Een van de kandidaat-kapiteins was om die reden in 1724 door de compagnie afgewezen! (F. PRIMS, *„De reis van den Sint-Carolus"*, Antwerpen, 1926, p. 33-34).

¹² R. BAETENS, *„De voedselrantsoenen ..."*, p. 286-288.

¹³ J. R. BRUIJN en J. LUCASSEN (eds.), *„Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu"*. Groningen, 1980, p. 112-113.

Een tweede bronnentype dat informatie kan verschaffen over sociale spanningen aan boord, wordt gevormd door juridische of notariële documenten. De tegenstellingen en de onenigheid konden soms zo hoog oplopen dat één van de partijen zich na de thuiskomst naar een notaris spoedde om er zijn ongenoegen officieel te laten registreren en deze klacht aan de directie overmaakte. Dat deed alvast Joannes de Vos, onderstuurman van het „Huys van Oostenryck”, een Chinaschip dat voor één van de vóórutredingen tijdens het seizoen 1719-1720 naar Kanton voer. Onderweg kreeg de Vos het zwaar aan de stok met de Engelse kapitein James Naish, omdat deze de Vlaamse stuurlieden, supercargo's en schrijvers discriminerend behandelde. Hij ontzegde hen „het acces tot de cahuyte, den tafel vande selve ende galderijen tot het maeken van sijn gevoegh”¹⁴, en behandelde hen dus als matrozen. Ook die gewone Vlaamse bemanningsleden moesten het van Naish ontgelden, want naar aanleiding van een vechtpartij tussen Vlaamse en Engelse matrozen werden de Vlamingen veel zwaarder met de paardezweep gestraft dan de Engelsen, waardoor de spanning ten top steeg. In zijn beknoptheid vertoont dit verhaal veel parallellen met dat van De Bock, want hier treden eveneens tegenstellingen tussen Engelsen en Vlamingen en tussen officieren en ondergeschikten duidelijk naar voor.

Wanneer de onenigheid aan boord of bepaalde misdrijven aanleiding gaven tot juridische vervolging, dan bieden de bewaarde procesdossiers meestal interessante informatie over de sociale toestanden aan boord. Vooral de „informatiën préparatoire” of „enkwesten”, de neerslag van het voorafgaande onderzoek waarvoor talrijke getuigen werden verhoord, alsook de bijgevoegde bewijsstukken zoals uittreksels van krijgsraadverslagen, zijn de leerrijkste documenten uit die procesbundels.

Een mooi voorbeeld hiervan is het proces dat door de procureur-generaal van de Raad van Vlaanderen ingespannen werd tegen de Antwerpenaar François van Pruijssen, vijfde supercargo aan boord van de „Marquis de Prié”, een compagnieschip dat tijdens het seizoen 1727-1728 naar China zeilde¹⁵. Van Pruijssen werd ervan beschuldigd in Kanton sodomie te hebben gepleegd met één van de scheepsjongens, een merkwaardige zaak aangezien er voor die periode slechts weinig dergelijke processen bewaard zijn, ook buiten het maritiem milieu¹⁶. Wie waren de hoofdrolspelers in deze affaire? François van Pruijssen, ook wel Joannes Franciscus genoemd, werd te Antwerpen in de kathedraal gedoopt op 8 maart 1686 als zoon van Hendrik en Clara Rossons¹⁷. Zijn vader en bijna al zijn broers en zusters waren actief in de groothandel. Na eerst in de ouderlijke zaak gewerkt te hebben, ging Van Pruijssen

¹⁴ Voor dit verhaal over het „Huys van Oostenryck” steunen we volledig op J. MERTENS, „*Oostendse schepen ...*”, p. 29-31.

¹⁵ Rijksarchief Gent, Raad van Vlaanderen, nr. 22997.

¹⁶ Zie hierover o.a. F. VANHEMELRYCK, „*De criminaliteit in de ammanie van Brussel van de late Middeleeuwen tot het einde van het Ancien Régime (1404-1789)*”, Verh. v.d. Kon. Ac. voor Wetensch., Lett. en Schone Kunsten v. België, nr. 97, Brussel, 1981, p. 159-162.

¹⁷ Over François van Pruijssen en zijn familie: K. DEGRYSE, „*De Antwerpse fortune. Kapitaalaccumulatie, -investering en -rendement te Antwerpen in de 18de eeuw*”, onuitgeg. doct. verh., Gent, 1985, p. 114 en bijlage Ib p. 78-79.

zich rond 1715 in Marseille vestigen en legde er zich vermoedelijk toe op de Levanthandel. Hij huwde daar, had kinderen maar maakte er ook de vreselijke pestepidemie van 1720 mee. Ten gevolge daarvan of waarschijnlijk ook omdat de handel hem niet meezat, keerde hij enkele jaren later terug naar de Scheldestad. Van Puijssen probeerde toen zijn geluk bij de Oostendse Compagnie. Omwille van zijn koopmanservaring en mogelijk ook omdat hij een verre verwant van directeur Jacomo de Pret was, werd hij in 1726 aangeworven als vijfde supercargo voor de „Marquis de Prié”. In deze functie verdiende hij in totaal 800 fl. en hij had ook nog recht op een eigen paccotille-ruimte voor privé-handel. De „Marquis de Prié”, een driemaster van 400 à 450 ton met 116 opvarenden, vertrok eind januari 1727 uit Oostende samen met de „Concordia”. Ze bereikten in juli Wampou, de ankerplaats vóór Kanton. Van Puijssen nam toen samen met de andere supercargo's zijn intrek in de „hong”, een factorij die door de compagnie in de Chinese havenstad gehuurd werd. Zoals het gebruikelijk was, koos hij één van de scheepsjongens uit om hem daar als knecht te dienen. De jongen in kwestie, die daartoe o.a. in een nieuw pak werd gestoken, was Joannes François de Mijter, 15 à 16 jaar oud en afkomstig van Oostende. Ondanks zijn jeugdige leeftijd had hij reeds een Chinareis gemaakt tijdens het seizoen 1725-1726, doch in 1727 was hij als verstekeling aan boord gekomen ¹⁸. Zijn vader, de 39-jarige François de Mijter was vijfde stuurman op de „Marquis de Prié” en ook een niet nader genoemde oom was aan boord. De vader, die ook in de factorij verbleef, zou er echter overlijden, vergiftigd door Chinese punch ¹⁹.

Van Puijssen was niet erg tevreden over zijn knecht want op 10 september stuurde hij de jongen terug aan boord omdat hij te lui was. Het was kort daarop dat het gerucht de ronde begon te doen – klaarblijkelijk door De Mijter zelf verspreid – dat Van Puijssen sodomie had gepleegd met de scheepsjongen. De kapitein van de „Marquis de Prié”, Guillelmo de Brouwer, zag zich verplicht een kriegsraad hierover te beleggen, aangezien „dit soo grauwsaem ende schroomelijck misdaet binnen Canton soo openbaer is gheworden dat het selve heeft veroorsaecht een algemeyne verergernisse ende schandael, niet alleen onder heel de equipagie van het voornoemde schip maer oock inde factoriën tot Canton ende aen boort van alle de schepen”. Er werd kriegsraad gehouden aan boord van de „Marquis de Prié” op 9 oktober 1727 en daarin zetelden naast de kapitein ook de stuurlieden Thompson, Vincent en Batten, de bootsman Van Herderyck, de konstabel Vyncke en de supercargo Van Heurck ²⁰. Over Van Puijssen had deze raad, volgens artikel 13 van de

¹⁸ Joannes François de Mijter komt inderdaad niet voor op de monsterrol van de „Marquis de Prié” (Univ. Bibl. Gent, handschr. 2008).

¹⁹ U.B.G., Ms. 1846, boordjournaal van de „Marquis de Prié”, 8 sept. 1727: „lon trouva le pilote nommé françois de mitre mort (dans sa chambre) qui avoit esté enpoisoné par les chynois ou il avoit esté boire de la penche avec le mettre canonier de la Concorde, qui fust aussi enpoisoné et mourut ver le mynuit”. Het drankmisbruik te Kanton had dikwijls nefaste gevolgen gezien de bedenkelijke kwaliteit van die Chinese „punch” (R. BAETENS, „De voedselrantsoenen ...”, p. 292).

²⁰ Een afschrift van het kriegsraadverslag bevindt zich ook in het dossier van de Raad van Vlaanderen (RAG, R. v. VI. 22997). Onder de talrijke bewaard gebleven boordjournalen van de schepen de

compagnie-instructies, geen juridische bevoegdheid aangezien hij een supercargo was. Joannes François de Mijter werd er wel aan de tand gevoeld. De scheepsjongen verklaarde dat zijn meester sodomie had gepleegd met hem in Kanton en dat hij zich uit schrik voor herhaling daarvan had laten wegsturen. Verder verhoord bekende hij echter ook „dat hem het selve noch ghebeurt is op de selve voyagie in de vuytreijse tot twee differente keeren met den persoon van Joannes vanden hautte, scheeman op het hier vooren ghenomde schip ende de derde mael hem noch eens ghevraeght, heeft het selve gherefuseert”. Dezelfde Van den Haute zou ook betrekkingen onderhouden hebben met de scheepsjongens Jacobus Vermeersch en Pieter d’Uttery. Laatstgenoemde, een 15-jarige Oostendenaar, werd hierover ondervraagd en verklaarde dat Van den Haute hem inderdaad daartoe aangespoord had maar dat hij steeds weigerde. De krijgsraad besloot daarop De Mijter evenals Van den Haute onmiddellijk in de ijzers te laten klinken en ze voor de rest van de reis opgesloten te houden. Eenmaal terug in Oostende zouden ze voor verdere berechting aan de bevoegde rechtbanken overgeleverd worden. Hetzelfde lot was ook Van Pruijssen beschoren, maar gezien zijn statuut kon hij zich voorlopig vrij bewegen en zijn functie waarnemen. Alles verliep echter niet zoals gepland. Op 25 oktober 1727 slaagde Joannes Van den Haute, de 32-jarige schieman die aan handen en voeten geboeid opgesloten zat „in eene hechtenisse die sij noemen op de gallioenen”, erin te ontsnappen. Het gebeurde bij dag toen er geen schildwacht ter plaatse was, „de boodtsghesellen moетende wercken”²¹. Kapitein De Brouwer liet daarop de volledige bemanning verzamelen op het achterdek en vroeg wie er iets van die ontsnapping gezien had. Niemand had echter ook maar iets gehoord of gezien²².

In januari 1728 werd de thuisreis aangevat en toen de „Marquis de Prié” de 13de juli daarna voor anker ging op de Oostendse rede, zat De Mijter nog steeds aan handen en voeten geboeid opgesloten „in eene plaetse tusschendeck bij den grooten mast, die sij noemen stierboort”. Drie dagen later echter was ook deze vogel gaan vliegen. Er was duidelijk hulp van buitenaf mee gemoeid, want „... het slot was gheforceert en ghebroken, het gonne nochtans van buijten was ende van binnen niet en conde gheforceert worden”. Ter plaatse lag ook het kapotgebroken slot waarmee de boeien waren vastgemaakt. Normaal had er ook een schildwacht moeten staan maar die was er niet²³.

Paradoxaal genoeg kon dus alleen Van Pruijssen aan het gerecht worden overgeleverd. Op 7 augustus 1728 werd hij in het Gentse gravensteen opgesloten en

„Marquis de Prié” en de „Concordia” is er slechts één waarin — en dan nog in zeer bedekte termen — enige allusie wordt gemaakt op deze affaire en de krijgsraad erover (UBG, Ms. 1846, 10 okt. 1727 : journaal van J. B. Vincent ?). Hieruit blijkt dat dergelijke journalen niet de ideale bron zijn om zulke verschijnselen te bestuderen. De journalen zonder vermelding van het voorgevallene waren : SAA, GIC 5705 en 5704 (de kapiteinsjournalen) en UBG, Mss. 1845, 1848, 1849, 1850 en 1925 (journalen van diverse stuurliu).

²¹ RAG, R. v. VI. 22997 : verklaring van provoost Antonio Cennamo.

²² UBG, Ms. 1846, 25 oktober 1727 : „... et tout lequipage repondit quil ne le savoit pas”.

²³ RAG, R. v. VI. 22997 : verklaring van provoost Antonio Cennamo.

er werd voor de Raad van Vlaanderen een proces tegen hem ingespannen door de procureur-generaal ervan. Zoals misschien wel te verwachten was, viel alles nogal mee voor de supercargó. De aanklacht steunde immers uitsluitend op de verklaring van een zeer jonge en – volgens de verdediging van Van Puijssen – onbetrouwbare verstekeling, die daarbij nog gevlucht was. De supercargó had steeds alles ontkend en het verklaard als een rancuneuze valse beschuldiging vanwege zijn gewezen knecht. Op 16 oktober 1728 werd Van Puijssen dan ook vrijgesproken, maar wel veroordeeld tot het betalen van de gerechtskosten. Deze kon hij eventueel verhalen op De Mijter, maar dat was natuurlijk fictie. Dezelfde dag werd Joannes François de Mijter bij verstek levenslang verbannen uit de Oostenrijkse Nederlanden en al zijn goederen verbeurd verklaard.

François van Puijssen ondernam later nog een Chinareis, ditmaal aan boord van de „Hertogh van Lorreyen” tijdens het seizoen 1732-1733. Op dit laatste China-schip van de compagnie was hij tweede supercargó en ontving daarvoor 2.000 fl. en daarbij nog een paccotille. Later ging het met zijn koopmanscarrière echter bergaf. Mogelijk had zijn goede reputatie door de affaire van 1727-1728 toch een deuk gekregen en leed zijn loopbaan daaronder²⁴. Van Puijssen sleet zijn laatste levensjaren als accijnsontvanger van de Antwerpse buitenbieren, één van de minder belangrijke stadsofficiën. Hij overleed in zijn woonst aan het Falconplein en werd op 29 januari 1751 in de Antwerpse Sint-Walburgiskerk begraven²⁵.

Het dossier over de zaak Van Puijssen is in de eerste plaats informatief over de seksuele problematiek aan boord van de Oost-Indiëvaarders. Dat er spanningen van die aard waren op de „Marquis de Prié” staat buiten kijf. We laten hierbij in het midden of Van Puijssen al dan niet schuldig was aan sodomie, maar naast de koopman waren nog vier andere bemanningsleden – onder wie drie scheepsjongens – bij deze zaak betrokken, wat toch een niet gering aantal is. Was die situatie aan boord van de „Marquis de Prié” uitzonderlijk? Het is moeilijk om hierop een antwoord te geven maar we vermoeden van niet. Wat op de vermelde Chinavaarder wel uitzonderlijk was, was dat er een supercargó bij betrokken was. Dat feit zorgde blijkbaar voor grote ruchtbaarheid zodat er wel moest ingegrepen worden. Wanneer er geen hooggeplaatste figuren bij betrokken waren, bleven dergelijke relaties waarschijnlijk beter verborgen of raakten ze makkelijker in de doofpot²⁶.

²⁴ Deze veronderstelling wordt nog gesteund door het feit dat hij er in de periode 1741-1742 van beschuldigd werd de natuurlijke vader te zijn van de Antwerpse Maria Salicati, geboren in 1710. Van Puijssen ontkende deze aantijding. (J. DE BROUWER, „De kerkelijke rechtspraak en haar evolutie in de bisdommen Antwerpen, Gent en Mechelen tussen 1570 en 1795”, Tielt, 1971-72, dl. II, p. 291).

²⁵ SAA, Par. reg. 306 : 29 jan. 1751 ; SAA, Privilegiekamer 2560 : wijk XII (Falconplein), telling van 1747.

²⁶ Merkwaardig is dat er kort na de zaak Van Puijssen, meer bepaald vanaf 1730, plots een ware en moeilijk te verklaren heksenjacht op homoseksuelen werd ontketend in de Verenigde Provinciën. Of er hier van meer dan van een chronologisch toeval sprake kan zijn, is ons nog niet duidelijk (Th. VAN DER MEER, „De wesentlijke sonde van sodomie en ander vuyligheeden. Sodomietenvervolgingen in Amsterdam, 1730-1811”, Amsterdam, 1984, passim). In Londen hadden dergelijke pogroms plaats in 1725-1726

Het procesdossier illustreert ook duidelijk de grote solidariteit onder de gewone zeelieden, wanneer één van hun kameraden in botsing kwam met de scheepsoversten of opgesloten werd. Beide gevangenen konden immers ontkomen dankzij de medeplichtigheid van een gedeelte van de bemanning. De ene werd daadwerkelijk bevrijd, terwijl niemand iets had bemerkt van de ontsnapping van de andere, niettegenstaande dat het bij dag was gebeurd en van een dichtbevolkt schip. Of deze medeplichtigheid eventueel ook ingegeven werd door het feit dat de overige matrozen niet zo zwaar tilden aan de aard van het misdrijf waarvan de gevangenen werden beticht, kan moeilijk worden achterhaald. Een dergelijke solidariteit onder de gewone bemanningsleden, ten overstaan van de scheepsoversten, was geen uitzonderlijk verschijnsel in het maritiem milieu. A. Cabantous, die de Duinkerker zeelieden bestudeerde, heeft het over „une solidarité que j'appellerai sélective, qui s'exerce surtout auprès d'un camarade, menacé par un supérieur. Elle se manifeste par la loi du silence ou par l'action”²⁷.

Tenslotte biedt ook de zaak Van Puijssen talrijke voorbeelden van de sterke sociale tegenstellingen aan boord. De verdediging van de supercargó legde er immers in haar betoog de nadruk op dat de beklaagde van een „irreprochable conduite” en van goede familie was, en dat hij als vijfde koopman van de compagnie als een „persoon van eere” diende beschouwd te worden. Om De Mijter te beschrijven, haalden ze daarentegen het grof geschut boven. Deze „ongheluckighen jonghelingh” had volgens die advocaten nooit een opleiding genoten, tenzij „de gone die de slechtste en verworpenste menschen aen hunne kinderen sijn gevende”. Zijn vader was immers „eenen simplen matroos”²⁸, welke personen notoirelijck ex fece populi wel de slechtste ende verworpenste sijn, ende sekerlijck voor sulcx ghereputeert moeten worden ten aensien van de educatie die dierghelijcke personen aen hunne kinderen sijn gevende, mits sijn ten meerderen deele deselve sijn verlaetende ende abandonnerende, ende dat misschien noch erger is als wanneer sijn hun voor oogen hebben, mits hunne presentie ende rauwe manieren deurgaens meer dienen tot verergernisse als anderssints”²⁹. De scheepsjongen zelf was daarbij altijd beschouwd als „den stoutsten ende quaetsten van alle dierghelijcke verworpen jonghelynghe”. Dat werd bevestigd door een aantal bemanningsleden die als getuige verhoord werden. Ze verklaarden dat hij tijdens de heenreis meermaals afgeranseld werd met een koord omwille van diefstallen. Zo stal hij geld uit de kist van zijn vader en

(A. BRAY, „*Homosexuality in Renaissance England*”, Londen, 1982, p. 81-114). De zaak Van Puijssen viel dus wel in een periode gekenmerkt door een internationale belangstelling voor dit soort misdrijven.

²⁷ A. CABANTOUS, „*La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*”. Duinkerke, 1980, p. 289-291.

²⁸ Dat was onjuist want zoals we reeds zagen, was François de Mijter 5de stuurman op de „Marquis de Prié”. Gezien hij toen al 39 jaar was, is het wel mogelijk dat het om een matroos ging die zich geleidelijk tot stuurman opgewerkt had.

²⁹ RAG, R. v. VI. 22997 : „*Advertissement omme fr. van Puijssen*”, art. 42 en 43.

ontvreemdde suiker en tabakspijpen van andere opvarenden. Ook in Kanton werd hij door Van Pruijssen geregeld geslagen wegens zijn deugnietrijen ³⁰.

Het spreekt vanzelf dat de advocaten van de Antwerpse supercargos de tegenpartij zo negatief mogelijk afschilderden en dat ze in die zin zeker overdreven. Dat ze het zich daarbij konden permitteren om alle matrozen over dezelfde kam te scheren en zeer denigrerende uitspraken te doen over die bevolkingsgroep in zijn totaliteit, was o.i. slechts mogelijk door de diepgewortelde en algemeen aanvaarde sociale tegenstellingen tussen de scheepsoversten en de kooplieden enerzijds, en de lagere bemanningsleden anderzijds. Deze tegenstellingen waren op hun beurt vermoedelijk slechts de afspiegeling van de groeiende sociale barrière, die zich toen ook in de rest van de maatschappij aftekende tussen de gegoede en leidinggevende klassen en het „gemeen” ³¹.

Samengevat kunnen we dus stellen dat, niettegenstaande het gering aantal schipbreuken, de relatief lage mortaliteits- en desertiegraad en de behoorlijke voeding, de reizen van de Oostendse Oost-Indiëvaarders allesbehalve pleziertochtjes waren. Dat lag niet alleen aan het zware werk en de zeer lange afwezigheid van huis, maar ook aan de talrijke sociale spanningen die zich aan boord ophoopten: spanningen tussen de Engelse of Ierse en de Vlaamse bemanningsleden, tussen de supercargos en de zee-officieren, tussen de scheepsoversten en de gewone zeelieden. De sfeer onder de opvarenden — die dikwijls met meer dan 100 man samengepakt zaten op een schip met een kiellengte van ca. 33 m., een grootste breedte van 10 à 11 m. en een diepte van ca. 4 m. — zal dan ook dikwijls om te snijden geweest zijn. Dat velen in die omstandigheden naar alcohol en tabak grepen om het zeemansleven enigszins te verzachten, is begrijpelijk ³². Het ergst van al was het echter gesteld met de scheepsjongens, die niet alleen al het hiervoor opgesomde moesten verwerken, maar daarnaast ook het mikpunt waren voor allerlei brutaliteiten vanwege de rest van de bemanning ³³, soms sexueel misbruikt werden en tot overmaat van ramp meer kans maakten om bij een arbeidsongeval om te komen ³⁴. Voor hen was een China- of een Indië-campagne zeker geen plezierreis maar wel een zeer harde, bijna onmenselijke leerschool.

³⁰ Ibidem: art. 47 en verklaringen van Dirk Bierman en Abraham van den Berghe. Laatstgenoemde gaf bij de diefstal van tabakspijpen nog de volgende toelichting: „... hetgene op de schepen veel geconsidereert wort, omdat daer dicwils gebreck van is, ende men daer sonder niet wel op zee en can subsisteren”.

³¹ C. LIS en H. SOLY, „Armoede en kapitalisme in pre-industrieel Europa”, Antwerpen-Amsterdam, 1980, p. 132-157.

³² Over het tabaksverbruik zie reeds noot 30. Het drankverbruik onder kooplieden en officieren kwam ook reeds uitgebreid ter sprake. Over de dagelijkse portie brandewijn voor de matrozen, noteerde G. De Bock dat „(de equipage) liever haer eten souwde missen als haer brandewijn ...” (SAA, GIC 5689^{bis}: 25 mei 1725).

³³ A. CABANTOUS, „La mer ...”, p. 286.

³⁴ Klassiek was dat de nog niet zo sterke en onervaren scheepsjongens over boord sloegen bij het vullen van emmers zeewater. (R. BAETENS, „De voedselrantsoenen ...”, p. 292 en noot 115).